



2024/3017

6.12.2024

DIRECTIVE (UE) 2024/3017 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 27 novembre 2024

modifiant la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et abrogeant le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ établit les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et prévoit un système d'enquêtes de sécurité maritime (ci-après dénommées «enquêtes de sécurité»). Les accidents maritimes relevant du champ d'application de ladite directive font l'objet d'enquêtes menées par des organismes d'enquête indépendants établis dans les États membres en vue d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin, afin de tirer des enseignements du passé pour éviter d'autres accidents et incidents à l'avenir.
- (2) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/18/CE, l'environnement réglementaire international a été modifié et la technologie a évolué. Il convient de tenir compte de ces modifications et évolutions, ainsi que de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de ladite directive.
- (3) À cet égard, l'Union, conformément à ses engagements internationaux en matière de protection de l'environnement marin, devrait continuer à jouer un rôle de chef de file dans un secteur qui est réglementé tant au niveau européen qu'au niveau international.
- (4) La directive 2009/18/CE renvoie à un certain nombre de textes juridiques adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI) qui ont été abrogés, modifiés ou révisés depuis son entrée en vigueur. Ladite directive renvoie, par exemple, au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer adopté par l'OMI par la résolution A.849(20) du 27 novembre 1997, qui a été abrogé par le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer adopté par l'OMI par la résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008 (ci-après dénommé «code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents») et par les directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents adopté par l'OMI par la résolution A.1075(28) du 4 décembre 2013 (ci-après dénommées «directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents»).
- (5) Le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents introduit de nouvelles définitions, notamment celle de l'«autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime», tandis que d'autres notions, telle que celle d'«accident grave», sont supprimées. Il y a lieu d'intégrer ces modifications dans la directive 2009/18/CE.

⁽¹⁾ JO C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 10 avril 2024 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 18 novembre 2024.

⁽³⁾ Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).

- (6) La directive 2009/18/CE fait également référence à la circulaire MSC/MEPC.3/Circ.3 du 18 décembre 2008 de l'OMI — Rapports sur les accidents et incidents de mer, Procédures révisées et harmonisées pour l'établissement des rapports —, qui a été remplacée par la circulaire MSC/MEPC.3/circ.4/rev.1 du 18 novembre 2014.
- (7) Les directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents fournissent des conseils pratiques pour les enquêtes systématiques sur les accidents et incidents de mer et permettent l'élaboration d'analyses efficaces et de mesures préventives. Ces directives remplacent la méthodologie commune définie dans le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission ⁽⁴⁾. Par conséquent, il y a lieu de les intégrer dans la directive 2009/18/CE et d'abroger le règlement (UE) n° 1286/2011.
- (8) Les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres sont actuellement exclus du champ d'application de la directive 2009/18/CE. Par conséquent, la conduite d'enquêtes de sécurité impliquant de tels navires de pêche n'est pas systématique ni harmonisée. Ces navires sont davantage exposés au chavirement, et il est relativement fréquent que des membres de leur équipage chutent par-dessus bord. Dès lors, afin de protéger ces navires de pêche, leurs équipages et l'environnement, il est nécessaire de mettre en place une évaluation préliminaire des accidents de mer très graves impliquant ces navires de pêche en vue de déterminer si les autorités doivent ouvrir une enquête de sécurité, compte tenu, entre autres, des éléments de preuve disponibles et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité conduisent à la prévention d'autres accidents et incidents de mer à l'avenir. Cette mesure devrait avoir une incidence clairement positive sur le nombre de vies sauvées en mer et les blessures évitées, en protégeant en particulier la vie et la santé des pêcheurs européens.
- (9) La directive 2009/18/CE n'empêche pas les États membres d'établir des règles nationales pour enquêter sur les accidents ou incidents de mer impliquant un type de navire transportant douze passagers ou moins ou se livrant à d'autres activités commerciales.
- (10) Certaines définitions figurant dans la directive 2009/18/CE ne sont pas claires. Une définition de la «longueur d'un navire de pêche» devrait être introduite, en particulier pour les cas où l'approche adoptée par les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime (ci-après dénommées «autorités responsables des enquêtes de sécurité») et leurs obligations en la matière varient en fonction de la longueur du navire de pêche.
- (11) Le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents fait référence à un événement ou à une série d'événements qui se sont produits «en rapport direct avec l'exploitation d'un navire». Cette notion fait l'objet de divergences d'interprétation importantes et devrait être clarifiée. Ces divergences ont une incidence sur les actions des autorités responsables des enquêtes de sécurité, notamment en ce qui concerne les accidents dans les ports, les possibilités d'enquêtes de sécurité conjointes et la collecte de données sur les accidents et les enquêtes.
- (12) Le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents dispose que, lorsqu'un accident de mer très grave se produit, une enquête de sécurité doit être conduite. Toutefois, il n'existe aucune indication concernant le délai dans lequel un décès doit être survenu à la suite de l'accident pour que cet accident soit considéré comme étant un accident de mer très grave devant faire l'objet d'une enquête de sécurité. Par conséquent, la directive 2009/18/CE devrait prévoir une telle indication.
- (13) Les autorités responsables des enquêtes de sécurité devraient tout mettre en œuvre pour rendre les rapports d'accident et leurs recommandations accessibles aux personnes concernées, y compris aux victimes et à leurs familles, avant de les rendre publics.
- (14) Étant donné qu'il importe d'examiner les facteurs humains dans les enquêtes de sécurité, il convient de tenir dûment compte, dans le cadre de ces enquêtes, des conditions de travail et de vie à bord des navires et de toute incidence que celles-ci ont pu avoir sur l'accident ou l'incident de mer faisant l'objet de l'enquête.
- (15) Le personnel et les moyens opérationnels dont disposent les autorités responsables des enquêtes de sécurité varient considérablement d'un État membre à l'autre, ce qui se traduit par un manque d'efficacité et des incohérences entre les enquêtes et les rapports sur les accidents de mer. Dès lors, la Commission, assistée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «Agence»), devrait fournir un appui analytique hautement spécialisé pour chaque enquête de sécurité (compétences non techniques), ainsi que des outils et équipements d'analyse (matériel). En outre, il convient de continuer à encourager et à soutenir la coopération et l'assistance mutuelle entre les États membres dans le cadre des enquêtes de sécurité, compte tenu en particulier des nouveaux défis en matière de sécurité maritime dans le domaine social, de l'environnement, de la santé publique et du travail.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission du 9 décembre 2011 portant adoption d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer conformément à l'article 5, paragraphe 4, de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 10.12.2011, p. 36).

- (16) L'Agence devrait dès lors organiser régulièrement des formations sur des techniques spécifiques et sur les nouvelles évolutions et technologies susceptibles d'être utiles pour les enquêtes de sécurité à l'avenir. Ces formations devraient se concentrer, entre autres, sur les carburants renouvelables et bas carbone, qui présentent un intérêt particulier au regard du paquet «Ajustement à l'objectif 55», et sur l'automatisation, ainsi que sur les règles générales en matière de protection des données énoncées dans le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾. Cela améliorera la sécurité à bord des navires, ainsi que la santé et la sécurité des gens de mer et des pêcheurs travaillant à bord.
- (17) L'indépendance des enquêtes de sécurité devrait être garantie en toutes circonstances, et toutes les parties concernées par ces enquêtes, y compris les entités, institutions ou organismes, qu'ils soient publics ou privés, devraient être libres de tout conflit d'intérêts.
- (18) Les États membres devraient collaborer pour veiller à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites de manière cohérente et pour aider les autorités responsables des enquêtes de sécurité à améliorer et à renforcer leurs capacités en matière d'enquêtes de sécurité.
- (19) Afin d'adapter la directive 2009/18/CE à l'évolution du droit maritime international relatif aux enquêtes de sécurité sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et de faciliter la collecte, le partage et la communication des connaissances, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des annexes de ladite directive. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽⁶⁾. Le cadre de coopération permanente établi par la directive 2009/18/CE devrait notamment être associé à ces consultations. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (20) Compte tenu du cycle complet des visites effectuées par l'Agence dans les États membres afin de contrôler l'application de la directive 2009/18/CE, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la directive 2009/18/CE au plus tard cinq ans à compter de la date de transposition de la présente directive modificative et faire rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation.
- (21) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir établir des règles régissant les enquêtes de sécurité sur les accidents dans le secteur des transports maritimes afin d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (22) Il y a donc lieu de modifier la directive 2009/18/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2009/18/CE

La directive 2009/18/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Étant donné que les enquêtes de sécurité maritime (ci-après dénommées "enquêtes de sécurité") effectuées en vertu de la présente directive n'ont pas pour objet de déterminer des responsabilités ou d'attribuer des fautes, aucune faute ou responsabilité n'est établie d'après les conclusions de ces enquêtes. Les États membres veillent à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité maritime (ci-après dénommées "autorités responsables des enquêtes de sécurité") ne soient pas empêchées de rendre pleinement compte des causes de l'accident ou de l'incident de mer.»

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

2) À l'article 2, paragraphe 2, le point d) est supprimé.

3) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents", le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer annexé à la résolution MSC.255(84) de l'OMI adoptée par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI le 16 mai 2008, dans sa version actualisée;
- 2) "directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents", les directives annexées à la résolution A.1075(28) de l'OMI adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 4 décembre 2013, dans leur version actualisée;
- 3) les termes suivants s'entendent au sens des définitions figurant dans le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents:
 - a) "accident de mer";
 - b) "accident de mer très grave";
 - c) "incident de mer";
 - d) "enquête de sécurité maritime";
 - e) "autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime";
 - f) "État responsable de l'enquête de sécurité maritime";
 - g) "État ayant d'importants intérêts en jeu";
 - h) "blessure grave";
- 4) "directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer", les directives annexées à la résolution LEG.3(91) de l'OMI adoptée par le Comité juridique de l'OMI le 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296^e session des 12-16 juin 2006, dans leur version actualisée;
- 5) "navire roulier à passagers", un navire roulier à passagers au sens de l'article 2, point 1), de la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil (*);
- 6) "engin à passagers à grande vitesse", un engin à passagers à grande vitesse au sens de l'article 2, point 2), de la directive (UE) 2017/2110;
- 7) "enregistreur des données du voyage" (VDR), un enregistreur des données du voyage au sens du point 4.1 de l'annexe de la résolution MSC.333(90) de l'OMI adoptée par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI le 22 mai 2012, dans sa version actualisée, complétée par les normes de performance pertinentes de l'OMI applicables à la date d'installation à bord de ce VDR, et sans préjudice du droit de l'Union;
- 8) "enregistreur des données du voyage simplifié" (S-VDR), un enregistreur des données du voyage simplifié au sens du point 4.1 de l'annexe de la résolution MSC.163(78) de l'OMI adoptée par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI le 17 mai 2004, dans sa version actualisée, complétée par les normes de performance pertinentes de l'OMI applicables à la date d'installation à bord de ce S-VDR, et sans préjudice du droit de l'Union;
- 9) "recommandation de sécurité", toute proposition faite, notamment à des fins d'enregistrement et de contrôle:
 - a) par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État qui conduit ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou

b) le cas échéant, par la Commission sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;

10) "longueur d'un navire de pêche", la longueur d'un navire de pêche au sens de l'article 2 du règlement (UE) 2017/1130 du Parlement européen et du Conseil (**);

11) "blessure mortelle", toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident, si les informations correspondantes sont disponibles.

(*) Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

(**) Règlement (UE) 2017/1130 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2017 définissant les caractéristiques des navires de pêche (JO L 169 du 30.6.2017, p. 1).

4) L'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) soient distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées parallèlement pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes, et que les autorités responsables des enquêtes de sécurité soient en mesure de rendre compte des résultats des enquêtes de sécurité sans instructions ni interférences de la part de personnes, d'organisations ou de parties susceptibles d'être affectées par les résultats de ces enquêtes de sécurité;»

b) au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) une coordination des activités de leurs autorités responsables des enquêtes de sécurité respectives dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive.»

5) Les articles 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 5

Obligation d'enquêter

1. Chaque État membre fait en sorte que l'autorité responsable des enquêtes de sécurité visée à l'article 8 effectue une enquête de sécurité après tout accident de mer très grave:

a) impliquant un navire battant son pavillon, quel que soit le lieu de l'accident;

b) survenant dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures telles que définies dans la CNUDM, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident; ou

c) touchant d'importants intérêts de l'État membre, quels que soient le lieu de l'accident et le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident.

2. Dans le cas d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité effectue, sans tarder et au plus tard deux mois après l'accident de mer très grave visé au paragraphe 1 du présent article, une évaluation préalable afin de déterminer s'il y a lieu ou non de conduire une enquête de sécurité. Lorsque l'autorité responsable des enquêtes de sécurité décide de ne pas conduire d'enquête de sécurité, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés conformément à l'article 17, paragraphe 3, sans tarder et au plus tard deux mois après l'accident de mer très grave.

3. Lorsqu'elle décide de conduire ou non une enquête de sécurité conformément au paragraphe 2, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité tient compte des éléments de preuve disponibles, ainsi que de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité permettent de prévenir des accidents et incidents de mer futurs.

4. Dans le cas de tout accident ou incident de mer non couvert par le paragraphe 1, 2 ou 3, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité décide de conduire ou non une enquête de sécurité.

5. La portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité sont déterminées par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre principalement responsable de l'enquête, en collaboration avec les autorités équivalentes des autres États ayant d'importants intérêts en jeu, d'une manière dont l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre principalement responsable de l'enquête estime qu'elle sera la plus adaptée pour atteindre l'objectif de la présente directive, et en vue de prévenir des accidents ou incidents de mer futurs.

6. Lorsqu'elle mène des enquêtes de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité suit les directives de l'OMI destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents. Les enquêteurs peuvent s'écarter de ces directives lorsque, selon leur jugement professionnel, cela peut être justifié comme étant nécessaire pour atteindre les objectifs de l'enquête de sécurité. La Commission peut adopter des recommandations pour la mise en œuvre de ces directives, en tenant compte de tout enseignement pertinent tiré des enquêtes de sécurité, et après consultation des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans le cadre de la coopération permanente visée à l'article 10.

7. Pour décider si un accident ou un incident de mer survenant lorsqu'un navire accoste, est amarré ou dans un bassin et impliquant des ouvriers à terre ou portuaires, s'est produit "en rapport direct avec l'exploitation d'un navire" et est donc soumis à une enquête de sécurité, les États membres, conformément à leur droit national, accordent une attention particulière au rôle de la structure, de l'équipement, des procédures, de l'équipage et de la gestion du navire dans le cadre de l'activité entreprise et à la pertinence desdits éléments par rapport à cette activité.

8. Une enquête de sécurité est ouverte sans tarder après la survenance de l'accident ou de l'incident de mer et, en tout état de cause, dans un délai maximal de deux mois suivant la survenance de cet accident ou de cet incident.

9. Conformément au droit national, si, au cours d'une enquête de sécurité, il apparaît ou il est suspecté qu'une infraction a été commise qui relève de l'article 3, 3 bis, 3 ter ou 3 quater de la convention de l'OMI pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988, dans sa version actualisée, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en informe immédiatement les autorités de sûreté maritime de l'État membre ou des États membres et de tout pays tiers concerné.

Article 6

Obligation de notification

Un État membre exige, dans le cadre de son système juridique, que les autorités compétentes ou les parties concernées, ou les deux, notifient sans tarder à son autorité responsable des enquêtes de sécurité tous les accidents et incidents de mer qui relèvent de la présente directive.».

6) L'article 7 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La conduite d'enquêtes de sécurité parallèles sur le même accident ou incident de mer est strictement limitée aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, les États membres notifient à la Commission les motifs de telles enquêtes de sécurité parallèles. Les États membres conduisant des enquêtes de sécurité parallèles coopèrent entre eux. En particulier, les autorités responsables des enquêtes de sécurité concernées échangent en temps utile toutes les informations pertinentes collectées lors de leurs enquêtes de sécurité respectives, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Au cours de l'enquête de sécurité, les États membres ayant d'importants intérêts en jeu aident, dans la mesure du possible, l'État membre ou les États membres menant les enquêtes en matière de sécurité maritime à accéder aux informations pertinentes pour l'enquête de sécurité. L'enquêteur ou les enquêteurs qui effectuent une enquête de sécurité se voient également accorder, si cela est jugé nécessaire, l'accès aux informations détenues par les inspecteurs des services publics, les garde-côtes, les opérateurs de services de trafic maritime, les pilotes et les autres membres du personnel maritime de l'État ayant d'importants intérêts en jeu, conformément à son droit national.»;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident ou un incident de mer, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'État membre dans la mer territoriale ou les eaux intérieures, telles qu'elles sont définies par la CNUDM, duquel l'accident ou l'incident de mer est survenu. Si l'accident ou l'incident de mer survient dans d'autres eaux, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par le

dernier État membre visité par ce navire roulier à passagers ou cet engin à passagers à grande vitesse. L'État membre qui a lancé la procédure d'enquête de sécurité reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres États membres ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce qu'il soit décidé d'un commun accord lequel de ces États membre doit être l'État membre principalement responsable de l'enquête.».

7) Les articles 8 et 9 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 8

Autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime

1. Les États membres veillent à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites sous la responsabilité d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité impartiale, indépendante et permanente, dotée des compétences nécessaires ainsi que de moyens et de ressources financières suffisants, et composée d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer afin de respecter les obligations qui leur incombent au titre de la présente directive.

Les autorités responsables des enquêtes de sécurité ne sont pas empêchées de désigner à titre temporaire des enquêteurs appropriés possédant les compétences spécialisées nécessaires pour participer à une enquête de sécurité, ni de recourir à des consultants pour leur fournir des avis d'experts sur tout aspect d'une enquête de sécurité.

Afin de conduire une enquête de sécurité de manière objective, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est indépendante, sur le plan de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, de toute partie dont les intérêts pourraient être incompatibles avec la tâche qui lui est confiée.

Les États membres sans littoral qui n'ont ni navires ni bateaux battant leur pavillon relevant du champ d'application de la présente directive désignent un organisme indépendant qui servira de point de contact pour la coopération dans l'enquête de sécurité menée en vertu de l'article 5, paragraphe 1, point c).

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité veille à ce que les différents enquêteurs aient des compétences opérationnelles et une expérience pratique dans les domaines ayant trait à leurs fonctions normales d'enquête. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité garantit en outre un accès rapide à l'expertise requise, s'il y a lieu.

3. Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité maritime, notamment à des fins de prévention, pour autant que ces activités ne nuisent pas à son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

4. Les États membres, agissant dans le cadre de leurs systèmes juridiques respectifs, veillent à ce que les enquêteurs travaillant pour leur autorité responsable des enquêtes de sécurité, ou pour toute autre autorité responsable des enquêtes de sécurité à laquelle ils ont délégué la mission de conduire l'enquête de sécurité, en collaboration avec, le cas échéant, les autorités chargées des enquêtes judiciaires, reçoivent toute information et tout moyen technologique pertinents pour la conduite de l'enquête de sécurité et soient donc autorisés à:

- a) accéder à tous les secteurs concernés ou au lieu de l'accident quel qu'il soit, ainsi qu'à tout navire, épave ou structure, y compris la cargaison, les équipements ou les débris;
- b) assurer l'établissement immédiat de la liste des preuves et assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments ou matières aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au point b) et avoir libre accès aux résultats de cet examen ou de cette analyse;
- d) consulter librement, et pouvoir copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les données recueillies par le VDR ou le S-VDR, se rapportant à un navire, à un service de trafic maritime, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre objet ou à toute autre personne, situation ou circonstance;
- e) accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;
- f) demander et obtenir le libre accès aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;

- g) auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à compromettre l'enquête de sécurité;
- h) obtenir les registres des visites et les informations utiles détenues par l'État du pavillon, les armateurs, les sociétés de classification ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis dans l'État membre;
- i) demander l'aide des autorités compétentes des États concernés, y compris les inspecteurs de l'État du pavillon et de l'État du port, les garde-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les équipes de recherche et de sauvetage, les pilotes et le personnel d'autres services portuaires ou maritimes.

5. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est autorisée à agir immédiatement lorsqu'elle est informée d'un accident, quel que soit le moment, et à obtenir des moyens suffisants pour exercer ses fonctions en toute indépendance. Il est octroyé à ses enquêteurs un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.

6. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut combiner les tâches qui lui incombent au titre de la présente directive avec le travail d'enquête sur des événements autres que des accidents ou incidents de mer, à la condition que ces enquêtes de sécurité ne compromettent pas son indépendance.

7. Chaque État membre peut créer, mettre en œuvre et gérer un système de gestion de la qualité pour son autorité responsable des enquêtes de sécurité.

8. Le cadre de coopération permanente visé à l'article 10 soutient les autorités responsables des enquêtes de sécurité et renforce leurs capacités en matière d'enquêtes de sécurité en élaborant des orientations et des recommandations pour garantir que les enquêtes de sécurité sont conduites de manière cohérente, et, à cet égard, élabore et met en œuvre un programme d'examen par les pairs.

Article 9

Confidentialité

1. Sans préjudice du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (*), un État membre, agissant dans le cadre de son système juridique, veille à ce que les registres ci-après ne soient pas mis à disposition à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que l'autorité compétente de cet État membre ne constate qu'il existe un intérêt public supérieur justifiant la divulgation de ces registres, y compris lorsque cette autorité compétente conclut que les avantages de la divulgation l'emportent sur les incidences négatives nationales et internationales qu'une telle divulgation pourrait avoir sur cette enquête de sécurité ou sur toute enquête de sécurité future:

- a) toutes les déclarations recueillies auprès de personnes par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au cours de l'enquête de sécurité;
- b) les registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;
- c) les renseignements recueillis par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui revêtent un caractère particulièrement sensible et personnel, y compris les informations sur la santé des personnes;
- d) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête de sécurité tels que des notes, des projets et des avis écrits par les enquêteurs, ainsi que des avis exprimés au cours de l'analyse des renseignements;
- e) les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs issus d'autres États membres ou de pays tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, lorsque leur autorité responsable des enquêtes de sécurité le demande;
- f) les projets de rapports intermédiaires, concis ou finaux;
- g) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation du navire;
- h) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de trafic maritime, y compris leurs rapports et analyses destinés à des fins internes.

2. Les enregistrements VDR et S-VDR issus d'une enquête de sécurité ne sont pas mis à disposition ou utilisés à des fins autres que celles de l'enquête de sécurité ou de la sécurité du navire, à moins que ces enregistrements ne soient anonymisés ou divulgués dans le cadre de procédures sécurisées.
3. Aux fins visées au paragraphe 1, seules les données strictement nécessaires sont divulguées.
4. Les États membres peuvent décider de limiter les cas dans lesquels la divulgation visée au paragraphe 3 peut être prise, tout en respectant le droit de l'Union.

(*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).».

8) L'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres établissent, en étroite collaboration avec la Commission, un cadre de coopération permanente autorisant leurs autorités responsables des enquêtes de sécurité respectives à coopérer entre elles dans la mesure nécessaire pour atteindre les objectifs de la présente directive.»;

b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

i) la partie introductive et le point a) sont remplacés par le texte suivant:

«3. À l'intérieur du cadre de coopération permanente, les autorités responsables des enquêtes de sécurité conviennent notamment des meilleures manières de coopérer en vue:

a) de permettre aux autorités responsables des enquêtes de sécurité de partager des installations, du matériel et des équipements pour l'examen technique de l'épave et de l'équipement d'un navire et d'autres objets utiles aux enquêtes de sécurité, y compris pour l'extraction et l'analyse d'informations recueillies par les VDR ou les S-VDR et d'autres appareils électroniques;»;

ii) les points h) et i) sont remplacés par le texte suivant:

«h) de promouvoir la coopération avec les autorités responsables des enquêtes de sécurité de pays tiers et avec les organisations internationales chargées des enquêtes sur les accidents de mer dans les domaines relevant de la présente directive;

i) de communiquer toute information pertinente aux autorités responsables des enquêtes de sécurité chargés des enquêtes de sécurité.».

9) À l'article 12, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La coopération d'un État membre à une enquête de sécurité conduite par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice du respect par lui des obligations découlant de la présente directive qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité et les rapports d'enquête. Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu prend la direction d'une enquête de sécurité à laquelle participent un ou plusieurs États membres, ces derniers peuvent décider de ne pas conduire une enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents. En pareils cas, l'article 14 ne s'applique pas aux autorités responsables des enquêtes de sécurité.».

10) À l'article 13, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) sauvegarder toutes les informations provenant de cartes marines, journaux de bord, enregistrements électroniques et magnétiques et bandes vidéo, y compris les informations recueillies par les VDR ou les S-VDR et d'autres appareils électroniques, portant sur la période antérieure, concomitante et postérieure à l'accident;».

11) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Rapports sur les accidents

1. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu de la présente directive donnent lieu à la publication d'un rapport d'accident présenté selon un modèle défini par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité compétente et conformément aux sections pertinentes de l'annexe I.

Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut décider de ne publier qu'un rapport concis sur une enquête de sécurité lorsque:

- a) l'enquête de sécurité ne concerne pas un accident de mer très grave; ou
- b) les conclusions de l'enquête de sécurité concernant un accident ou un incident de mer ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'autres accidents ou incidents de mer à l'avenir.

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité met tout en œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur maritime, le rapport d'accident visé au paragraphe 1, y compris ses conclusions et toute recommandation éventuelle, dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident de mer. Si, dans le cas d'un accident de mer très grave, il est impossible de présenter le rapport d'accident final dans ce délai, un rapport d'accident intermédiaire est publié dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident de mer.

3. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre principalement responsable de l'enquête envoie une copie du rapport final ou du rapport intermédiaire à la Commission. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité tient compte des observations techniques que la Commission pourrait formuler sur les rapports finaux, sous réserve que ces observations n'affectent pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité du rapport d'accident de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif de la présente directive.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 20 afin de modifier les parties suivantes de l'annexe I de la présente directive: "2. Informations factuelles", "3. Exposé" et "4. Analyse".».

12) À l'article 15, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres veillent à ce que les recommandations de sécurité formulées par les autorités responsables des enquêtes de sécurité soient dûment prises en considération par leurs destinataires, en particulier pour prévenir d'autres accidents à l'avenir, et, le cas échéant, fassent l'objet d'un suivi adéquat dans le respect du droit de l'Union et du droit international.

2. S'il y a lieu, une autorité responsable des enquêtes de sécurité ou la Commission formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des informations et sur les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées.».

13) À l'article 16, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, si elle estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau de l'Union pour prévenir d'autres accidents, informe sans tarder la Commission, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce.».

14) L'article 17 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Les États membres notifient à l'EMCIP tous les accidents et incidents de mer en respectant le modèle figurant à l'annexe II et, lorsqu'une enquête de sécurité est menée, fournissent les données résultant de cette enquête de sécurité conformément au schéma de la base de données EMCIP. Pour les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres, seuls les rapports sur les accidents de mer très graves sont requis. Si des accidents de mer très graves impliquant des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres ne font pas l'objet d'une enquête, les raisons en sont communiquées à l'EMCIP.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité signalent tous les accidents de mer très graves à l'EMCIP. Les États membres peuvent désigner librement l'autorité ou les autorités nationales compétentes pour notifier tous les autres accidents et incidents de mer. Lorsque la Commission a connaissance d'un accident ou incident de mer, elle en informe les autorités nationales compétentes.»;

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 20 afin de modifier l'annexe II de la présente directive en vue de mettre à jour la liste des données à fournir sur les accidents et incidents de mer pour qu'elle tienne compte des modifications apportées par l'OMI au code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents.».

15) L'article suivant est inséré:

«Article 17 bis

Formation et soutien opérationnel

1. La Commission, avec l'aide de l'Agence et en coopération avec les États membres, facilite le développement des capacités au sein des autorités responsables des enquêtes de sécurité et le partage des connaissances entre elles en dispensant régulièrement des formations sur les nouvelles évolutions juridiques et technologiques, les techniques, outils et technologies spécifiques relatifs aux navires, à leurs équipements et à leurs opérations, en fonction des besoins des autorités responsables des enquêtes de sécurité.

2. À la demande des autorités responsables des enquêtes de sécurité, et en supposant qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts, la Commission apporte un soutien opérationnel aux États membres dans la conduite de leurs enquêtes de sécurité. Ce soutien peut inclure la fourniture d'outils ou d'équipements analytiques spécialisés, ainsi que d'une expertise spécifique, à condition que la fourniture d'un soutien ne compromette pas l'indépendance des autorités responsables des enquêtes de sécurité concernées.».

16) Les articles 19 et 20 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 19

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (*). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (**).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 20

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 14, paragraphe 4, et à l'article 17, paragraphe 5, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 26 décembre 2024.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 14, paragraphe 4, et à l'article 17, paragraphe 5, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" (***).

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 14, paragraphe 4, et de l'article 17, paragraphe 5, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

(*) Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

(**) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(***) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.».

17) L'article suivant est inséré:

«Article 20 bis

Modification du code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents

Les modifications du code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents s'appliquent sans préjudice de la procédure de contrôle de la conformité prévue à l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.».

18) L'article 23 est remplacé par le texte suivant:

«Article 23

Examen de la mise en œuvre

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et le respect de la présente directive au plus tard le 27 juin 2032 et, si nécessaire, propose des mesures supplémentaires à la lumière des recommandations figurant dans ledit rapport, y compris en tenant compte de l'éventuelle inclusion dans le champ d'application de la présente directive d'une enquête de sécurité obligatoire pour les navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres et de son incidence sur la charge de travail des autorités responsables des enquêtes de sécurité.».

19) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) la section 2.1 est remplacée par le texte suivant:

«2.1. Description du navire

Pavillon/registre d'immatriculation,

identification,

principales caractéristiques,

propriété et gestion,

détails de construction,

effectifs minimaux de sécurité,

cargaison autorisée,

en ce qui concerne les navires de pêche, le type de pêche pratiquée au moment de l'accident.»;

b) la section 2.3 est remplacée par le texte suivant:

«2.3. Informations concernant l'accident ou l'incident de mer

Type d'accident ou d'incident de mer,

date et heure,
position et lieu de l'accident ou de l'incident de mer,
environnement externe et interne,
exploitation du navire et partie du voyage,
localisation à bord,
pour les accidents ou incidents de mer impliquant des ouvriers à terre ou portuaires, la cargaison transportée,
données relatives aux facteurs humains,
conséquences (pour les personnes, le navire, la cargaison, l'environnement et autre).».

20) À l'annexe II, le point 30 est remplacé par le texte suivant:

«30. Dommages à la cargaison, y compris les conteneurs perdus en mer.».

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 27 juin 2027, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

Abrogation

Le règlement (UE) n° 1286/2011 est abrogé avec effet au 27 juin 2027.

Article 4

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 27 novembre 2024.

Par le Parlement européen

La présidente

R. METSOLA

Par le Conseil

Le président

BÓKA J.